

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

Anmeldenummer: 88105660.0

Int. Cl.⁴ G01N 21/88 , H04N 7/18

Anmeldetag: 08.04.88

Priorität: 13.04.87 DE 3712513

Veröffentlichungstag der Anmeldung:
19.10.88 Patentblatt 88/42

Benannte Vertragsstaaten:
BE ES FR GB IT SE

Anmelder: **ROTH-ELECTRIC GMBH**
Grubmühlerfeldstrasse 32
D-8035 Gauting(DE)

Anmelder: **DAIMLER-BENZ**
AKTIENGESELLSCHAFT
Mercedesstrasse 136
D-7000 Stuttgart 60(DE)

Erfinder: **Klenk, Jürgen, Dipl.-Ing.**
Am Göppenbüchl 11
D-8031 Ailing(DE)
 Erfinder: **Krasowski, Horst, Dr. Dipl.-Phys.**
Ackermannstrasse 36
D-7000 Stuttgart 80(DE)
 Erfinder: **Jünnemann, Gerhard, Dr. Dipl.-Phys.**
Kolbergerstrasse 5
D-7250 Leonberg 7(DE)

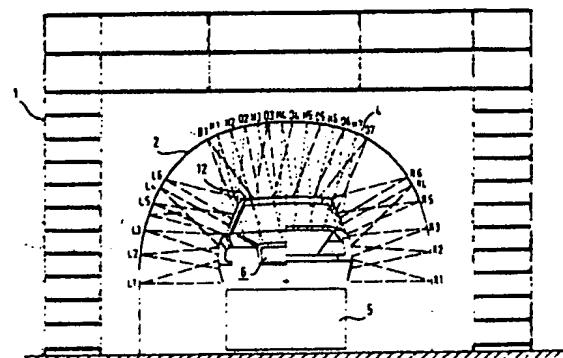
Vertreter: **Füchsle, Klaus, Dipl.-Ing. et al**
Hoffmann . Eitle & Partner Patentanwälte
Arabellastrasse 4
D-8000 München 81(DE)

Verfahren und Vorrichtung zur Erkennung von Oberflächenfehlern.

In einem Verfahren zur Erkennung von Fehlern auf der Oberfläche eines Gegenstandes, vorzugsweise zur Erkennung von Lackfehlern auf der Oberfläche einer Kraftfahrzeug-Karosserie, wird auf der Oberfläche mittels eines Beleuchtungssystems ein Lichtstreifen erzeugt und dieser durch eine Relativbewegung zwischen dem Beleuchtungssystem und der Oberfläche über diese hinweggeführt; streifenförmige Abschnitte der Oberfläche des Gegenstandes werden jeweils im Bereich des Lichtstreifens schrittweise aufgezeichnet, wobei die Schrittweite der aufeinanderfolgenden Aufzeichnungen kleiner ist als die Breite des Lichtstreifens. In einer Vorrichtung zur Durchführung dieses Verfahrens weist das Beleuchtungssystem mindestens eine Beleuchtungseinheit (3) mit einem Lichtaustrittsfenster (10) und das Aufzeichnungssystem mindestens eine Sensoreinheit

(4) mit einem Lichteintrittsfenster (19) auf, wobei das Lichtaustrittsfenster (10) und das Lichteintrittsfenster (19) eng benachbart angeordnet sind.

Fig. 2



Verfahren und Vorrichtung zur Erkennung von Oberflächenfehlern

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Erkennung von Fehlern auf der Oberfläche eines Gegenstandes, vorzugsweise zur Erkennung von Lackfehlern auf der Oberfläche einer Kraftfahrzeug-Karosserie oder auf der vorzugsweise veredelten Oberfläche anderer industriell produzierter Gegenstände, bei dem auf dieser Oberfläche mittels eines Beleuchtungssystems ein Lichtstreifen erzeugt und dieser durch eine Relativbewegung zwischen dem Beleuchtungssystem und der Oberfläche über diese hinweggeführt wird. Ferner betrifft die Erfindung eine Vorrichtung zur Durchführung dieses Verfahrens.

Derartige Verfahren und Vorrichtungen sind beispielsweise aus der DE-PS 43 18 317 bekannt. Sie sind mit dem Nachteil verbunden, daß bestimmte und insbesondere kleinere Oberflächenfehler wegen geringer Kontraste bei der Auswertung des durch Oberflächenfehler beeinflussten reflektierten Lichts nur schwer erkennbar sind. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn der Glanzgrad der zu prüfenden Oberfläche nicht optimal ist.

Gemäß der vorerwähnten DE-PS 34 18 317 wurde bereits vorgeschlagen, zur Durchführung des eingangs genannten Verfahrens mehrere nebeneinanderliegende Leuchtzeilen vorzusehen. Durch die Erzeugung mehrerer voneinander abgesetzter Lichtstreifen auf der zu untersuchenden Oberfläche sollte bei einer Relativbewegung zwischen dieser Oberfläche und der Beleuchtungsanordnung ein Oberflächenfehler nacheinander mehrere Lichtstreifen durchwandern und durch wiederholtes Aufscheinen in den aufeinanderfolgenden Lichtstreifen visuell leichter erkennbar werden. Dieses Verfahren erfordert jedoch vom Prüfpersonal fortwährend höchste Aufmerksamkeit und ist daher auf Dauer sehr ermüdend, ohne daß eine hinreichende Gewähr für ein weitgehend lückenloses Erfassen auch von schwieriger erkennbaren Fehlern gegeben ist.

Gemäß der US-PS 46 29 319 wurde auch schon vorgeschlagen, bei der flächenhaften Ausleuchtung von Oberflächen zur Fehlererkennung eine Kontrasterhöhung im reflektierten Meßlicht durch Verwendung von sog. Retrofolien zu erzielen, die in den Strahlengang des reflektierten Lichtes eingebracht und das auf eine solche Folie auftreffende Licht mit einer gewissen Streucharakteristik zurückwerfen, worauf es nach nochmaliger Reflexion an der zu überprüfenden Oberfläche in eine Videokamera gelangt. Dieses Verfahren erfordert jedoch einen großen Einfallswinkel für das Meßlicht, was den Raumbedarf für die gesamte Prüf-anordnung erheblich vergrößert, so daß der praktische Einsatz bei beengten räumlichen Verhältnis-

sen auf dem Prüfstand Schwierigkeiten bereitet. Außerdem führen bei der Prüfung gewölbter Oberflächen Änderungen in der Topografie infolge des großen Einfallswinkels des Meßlichts rasch zu erheblichen Verzerrungen, die einer sicheren Fehlererkennung entgegenstehen.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren und eine Vorrichtung der eingangs genannten Art zu schaffen, das eine sichere Detektierung von Fehlern an oder in Oberflächen von Kraftfahrzeugen und anderen Gegenständen ermöglicht, und zwar auch dann, wenn die Oberfläche wie im Fall der Vorlackierung bei Kraftfahrzeug-Karosserien matt ist und daher eine stärkere Streuung des reflektierten Lichtes bewirkt. Trotzdem soll die Prüf-anordnung raumsparend und daher vielseitig einsetzbar sein und die Geste-hungskosten überwiegend in den elektronischen Bereich verlegen, in dem im allgemeinen mit deutlicher Kostendegression zu rechnen ist. Darüber hinaus soll eine einfache, das Prüfpersonal weitgehend entlastende Handhabung der Prüf-anordnung erzielt werden.

Diese Aufgabe wird durch die Merkmale der Patentansprüche 1 bzw. 11 gelöst.

Eine bevorzugte Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens und der erfindungsgemäßen Vorrichtung dient zur Erkennung von Lackfehlern auf der Karosserie von Kraftfahrzeugen ist im folgenden anhand der beigelegten Zeichnungen näher beschrieben. Darin zeigen

Fig. 1 einen Prüfstand zur Oberflächen-Fehlererkennung in der Ansicht und mit Rechnern in schematischer Darstellung

Fig. 2 den Prüfstand von Fig. 1 in vergrößerter Darstellung mit Sensoreinheiten in schematischer Darstellung,

Fig. 3 eine Beleuchtungseinheit und eine Sensoreinheit aus Fig. 2 in detaillierter Darstellung,

Fig. 4 die Beleuchtungs- und Sensoreinheiten von Fig. 3 in der Ansicht von unten,

Fig. 5 die Sensoreinheit aus Fig. 3 in vergrößerter Darstellung,

Fig. 6 die Sensoreinheit von Fig. 5 in der Ansicht von oben,

Fig. 7 die Wiedergabe eines auf einem Monitor der Sensoreinheit erscheinenden Bildes von der Abtastung der geprüften Oberfläche.

In Fig. 1 und 2 ist ein Prüfstand mit einem Gestell 1 dargestellt, das beispielsweise durch miteinander verschraubte Rohren oder Profileile gebildet ist. In den Innenraum des Gestells 1 ist als kreisbogenförmige Linie ein Portal 2 eingezeichnet. Längs dieser kreisbogenförmigen Linie sind jeweils mehrere Beleuchtungseinheiten 3 und Sensorein-

heiten 4 angeordnet. Diese Einheiten sind am Geräteaufbau 1 mit nicht dargestellten Haltearmen derart befestigt, daß ihre Anordnung längs der kreisbogenförmigen Linie des Portals 2 gewährleistet ist. Die Beleuchtungseinheiten 3 bilden insgesamt ein Beleuchtungssystem, während die Sensoreinheiten 4 insgesamt ein Aufzeichnungssystem bilden, wie dies nachfolgend näher beschrieben wird.

Das Portal 2 ist so dimensioniert, daß auf einem Transportschlitten 5 die Karosserie 6 eines Personenkraftwagens durch das Portal senkrecht zur Zeichenebene von Fig. 1 und 2 hindurchgeführt werden kann und von diesem Portal überspannt wird, wobei die Karosserie mit den Flanken- und Dachpartien einen etwa gleichmäßigen Abstand zu den jeweils gegenüberliegenden Portalsektoren einhält. In Fig. 1 und 2 ist die Karosserie 6 des Kraftwagens in ihrer jeweils linken Hälfte mit der Frontseite und in ihrer jeweils rechten Hälfte mit der Heckseite gezeigt. Sie ist ohne Räder mit nicht dargestellten Lagermitteln auf den Transportschlitten 5 aufgesetzt. Der Schlitten 5 kann mit der auf ihn aufgesetzten Kraftwagen-Karosserie 6 auf nicht dargestellten, senkrecht zur Zeichenebene verlaufenden Schienen langsam und möglichst gleichmäßig durch das Portal 2 hindurchgefahren werden, wozu er mit einem ebenfalls nicht dargestellten Kettenantrieb versehen ist.

Längs der kreisbogenförmigen Linie des Portals 2 befinden sich ca. 30 unter sich gleich gestaltete Beleuchtungseinheiten 3. Eine dieser Beleuchtungseinheiten ist in Fig. 3 und 4 näher dargestellt.

Die Beleuchtungseinheit 3 weist in einem schachtartigen Gehäuse 7, dessen Flächen mattschwarz lackiert sind, ein Halogenlampe 8 auf, die kaltverspiegelt ist und einen Lichtkegel von ca. $\pm 20^\circ$ erzeugt. Das von der Lampe 8 ausgehende Licht fällt auf einen Spezialreflektor 9, der zur optischen Achse der Lampe 8 unter einem Winkel von ca. 45° geneigt ist und das Licht zu einem Austrittsfenster 10 lenkt, das am schachtartigen Gehäuse 7 angeordnet ist und durch welches das Licht auf die Oberfläche der Karosserie 6 des Kraftwagens gelenkt wird. Der Reflektor 9 wirkt für Lichtstrahlenkomponenten parallel zur Zeichenebene von Fig. 3 wie ein Spiegel und für Lichtstrahlenkomponenten senkrecht zur Zeichenebene wie ein Diffusor.

Die Richtung, in welcher die Kraftwagen-Karosserie 6 durch das Portal 2 hindurchbewegt wird, ist in Fig. 3 und 4 durch den Pfeil 11 markiert. Das Lichtaustrittsfenster 10 ist parallel zum Pfeil 11 verhältnismäßig schmal, hat jedoch senkrecht hierzu eine relativ große Ausdehnung.

Die Beleuchtungseinheiten 3 sind am Portal 2 derart angeordnet, daß die Lichtaustrittsfenster 10 benachbarter Beleuchtungseinheiten 3 mit ihren

Schmalseiten aneinanderstoßen, so daß längs der Linie des Portals 2 ein durchgehendes schmales Lichtband entsteht, das der Portallinie in einem Polygonzug näherungsweise folgt. Wird die Karosserie 6 auf dem Schlitten 5 durch das Portal 2 hindurchgeführt, so wird das jeweils unter dem Portal 2 befindliche Querschnittsprofil der Karosserie gleichmäßig beleuchtet in Form eines schmalen, durchgehenden Lichtbandes, das sich auf dem zum obigen Querschnittsprofil gehörigen schmalen Abschnitt der Oberfläche 12 der Karosserie 6 senkrecht zur Transportrichtung vom unteren Rand der einen Flanke über das Dach bzw. Haubenteil bis zum unteren Rand der anderen Flanke der Karosserie erstreckt. Das auf der Karosserie-Oberfläche 12 erzeugte Lichtband hat eine Breite von ca. 50 bis 100 mm. Beim Hindurchführen durch das Portal wandert die Karosserie 6 unter diesem Lichtband hindurch und wird von ihm jeweils streifenweise beleuchtet.

Ferner befindet sich am Portal 2 dicht neben den Beleuchtungseinheiten 3 eine Anzahl von 26 Sensoreinheiten 4, die zur streifenweisen optischen Abtastung und Aufzeichnung von Bildern der von den Beleuchtungseinheiten 3 beleuchteten Oberflächenabschnitte der Karosserie 6 dienen. Die Sensoreinheiten 4 sind auf dem Portalbogen derart verteilt angeordnet, daß sie mit ihrem Aufnahmewinkel insgesamt alle Teilabschnitte des Querschnittsprofils der Karosserie 6 lückenlos erfassen. Dabei dienen zur Erfassung der linken und rechten Flankenflächen der Karosserie 6 die Sensoreinheiten L1 bis L6 bzw. R1 bis R6, während für die Erfassung der nach oben gerichteten Dach- und Haubenflächen die Sensoreinheiten D1 bis D7 bzw. H1 bis H7 dienen. Die Sensoreinheiten 4 sind unter sich im wesentlichen gleich ausgebildet. Sie unterscheiden sich lediglich hinsichtlich der Fokussierung der in ihnen enthaltenen, weiter unten näher beschriebenen Aufnahmekameras auf unterschiedliche Abstände der von ihnen erfaßten Karosseriebereiche, um zu berücksichtigen, daß die Bereiche der Motor- und Kofferraumhauben der Karosserie vom Portalbogen einen größeren Abstand haben als die Dach- und Seitenbereiche.

Eine der Sensoreinheiten 4 ist ebenfalls in Fig. 3 und 4 näher dargestellt. Sie umfaßt eine Montageplatte 13, auf der eine mit einem Flächen-CCD ausgestattete Videokamera 14 mit einem Aufnahmeobjektiv 15 sowie eine Abtasteinheit (Scanner) 16 mit einem um eine Achse 17 drehbaren Abtastspiegel 18 angeordnet sind. Die in einer Matrix angeordneten CCD-Elemente der Videokamera 13 bilden optoelektronische Wandler zur fersiehgerechten Umwandlung der empfangenen analogen Lichtsignale in elektrische Digitalsignale. Ferner trägt die Montageplatte 12 ein entspiegeltes Lichteintrittsfenster 19, hinter dem der Abtastspiegel 18 der

Abtasteinheit 16 angeordnet ist. Der Abtastspiegel 18 lenkt das von der Lampe 8 ausgehende und von der Oberfläche 12 der Karosserie 6 reflektierte Licht nach Durchtritt durch das Lichteintrittsfenster 19 in das Objektiv 15 der Kamera 14 um.

Der Abtastspiegel 18 der Abtasteinheit 16 wird rechnergesteuert durch ein nicht näher dargestelltes Antriebssystem angetrieben und hat eine Winkelgeschwindigkeit von ca. 0,5 Umdrehungen pro Minute. Er kompensiert die Bewegungunschärfe, die bei der Aufnahme der Karosserie-Oberfläche 12 während der Förderbewegung durch den Schlitten 5 ohne eine derartige Kompensation entstehen würde. Darüber hinaus können Unregelmäßigkeiten in der Fördergeschwindigkeit des Schlittens 5 bei ruckartigem Antrieb durch eine entsprechende zusätzliche Regelung der Bewegung des Abtastspiegels 18 ausgeglichen werden, wenn z. B. durch einen an sich bekannten und nicht dargestellten Tachogenerator am Ritzel einer den Schlitten 5 antreibenden Kette derartige Geschwindigkeitsschwankungen registriert und entsprechende Signale in die Scanner-Steuerung aller Sensoreinheiten 4 eingegeben werden.

Wenn sich in gewölbten Oberflächenbereichen der Karosserie 6 der Einfallswinkel für das von den Beleuchtungseinheiten 3 kommende Abtastlicht beim Fördern der Karosserie durch das Portal 2 ändert, wandert das auf die Bildmitte eines an die Videokamera 14 angeschlossenen Monitors eingestellte Bild des auf der Karosserie erzeugten Lichtbandes aus der Bildmitte aus. Um dies zu verhindern, hat die Abtasteinheit 16 der Sensoreinheit 4 auch noch die Aufgabe, durch entsprechende Ansteuerung des Abtastspiegels 18 ein solches Auswandern des Lichtband-Bildes aus der Bildmitte des Monitors zu verhindern.

Die Montageplatte 13 ist lösbar an eine Trägerplatte 20 angesetzt, die unter Verwendung bekannter und daher nicht dargestellter Befestigungsmittel an einem Winkelträger 21 justierbar angeordnet ist. Der Winkelträger 21 wiederum befindet sich an einer Armatur 22, mit der die Sensoreinheit 4 am Portal 2 befestigt ist.

Die Sensoreinheit 4 wird vor dem Ansetzen an die Trägerplatte 20 vorjustiert und danach durch Justierung der Trägerplatte 20 gegenüber dem Winkelträger 21 endgültig justiert. Diese Endjustage ist unabhängig vom jeweiligen Typ des zu prüfenden Fahrzeuges. Ist die Endjustage erzielt, kann die Trägerplatte 20 gegen weitere Verstellung gegenüber dem Winkelträger 21 durch Verkleben, Verschrauben oder Verstiften gesichert werden. Dies hat den Vorteil, daß eine defekte Sensoreinheit 4 von der Trägerplatte 20 abgenommen und durch eine neue, gleichartige und vorjustierte Sensoreinheit ersetzt werden kann, ohne die Justage der Gesamtanordnung zu verlieren.

Die Justage der Gesamtanordnung jeder Sensoreinheit 4 am Portal 2 erfolgt derart, daß sich die Aufnahmebereiche der Videokameras von benachbart angeordneten Sensoreinheiten auf der Oberfläche 12 der Karosserie 6 überlappen, wie dies aus Fig. 2 ersichtlich ist. Hierdurch wird erreicht, daß bei der nachfolgend näher beschriebenen Überprüfung der Karosserie-Oberfläche auf Lackfehler kein Teilbereich dieser Oberfläche ausgelassen wird und ungeprüft bleibt. Darüber hinaus ist bei der Justage darauf zu achten, daß das Bild des auf der Karosserie-Oberfläche erzeugten Lichtbandes, das auf den an die Videokameras angeschlossenen Monitoren erscheint, etwa in der Bildmitte liegt, wenn senkrecht zum Querschnittsprofil der Karosserie orientierte Oberflächenbereiche erfaßt werden. Das Weglaufen des Lichtbandes aus der Bildmitte bei gewölbten Oberflächenbereichen wird - wie bereits erwähnt - durch die Rechnersteuerung der Abtasteinheit 18 verhindert.

Wie aus Fig. 3 und 4 ersichtlich ist, sind am Portal 2 die Beleuchtungseinheiten 3 und die Sensoreinheiten 4 dicht nebeneinander angeordnet, so daß die Lichteintrittsfenster 19 der Sensoreinheiten 4 dicht neben den Lichtaustrittsfenstern 10 der Beleuchtungseinheiten 3 in einer Ebene liegen. Das von den Beleuchtungseinheiten 3 ausgehende Licht wird somit an der Karosserie-Oberfläche 12 unter einem sehr kleinen Reflexionswinkel zu den Sensoreinheiten 4 reflektiert. Dadurch bleiben Verzerrungen an den konvexen und konkaven Oberflächenbereichen der Karosserie 6 gering.

Die Videokamera jeder Sensoreinheit 4 ist an je einen separaten Kamerarechner angeschlossen. Diese Kamerarechner, welche dem handelsüblichen Rechnerangebot entstammen können, sind, wie aus Fig. 1 ersichtlich ist, in einem ersten Schaltschrank 23 untergebracht. Allerdings kann bei der in Fig. 2 gezeigten Ausführungsform mit 26 Sensoreinheiten die Anzahl der Kamerarechner von 26 auf 19 Stück reduziert werden, wenn die Rechner der Kameras der Sensoreinheiten D1 bis D7, welche zur Abtastung der Dachflächen der Karosserie 6 dienen, wechselweise auch an die Kameras der Sensoreinheiten H1 bis H7, die zur Abtastung der Haubenflächen der Karosserie 6 dienen, angeschlossen werden. Dies ist möglich, weil sich Dach- und Haubenflächen der Karosserie 6 in der Draufsicht von oben nicht überschneiden und deshalb die Sensoreinheiten D1 bis D7 und die Sensoreinheiten H1 bis H7 niemals gleichzeitig, sondern stets wechselweise in Funktion treten. Die Rechner der Kameras steuern die Abtasteinheiten 18 der Sensoreinheiten 4 und werten die von ihren Videokameras erzeugten Bildsignale aus.

Die Ausgangssignale der im Schaltschrank 23 angeordneten Kamerarechner gehen an 3 Zwischenrechner, die gemäß Fig. 1 in einem Schalt-

schränk 24 untergebracht sind und die Daten der Sensorgruppen L1 bis L6, R1 bis R6 und D1 H1 bis D7 H7 weiter aufarbeiten, bis sie an einen Großrechner 25 weitergegeben werden. Die im Schaltschränk 24 installierten Monitore können wechselweise auf alle Sensoreinheiten 4 geschaltet werden, um das Originalbild zu überwachen.

Im Großrechner 25 erfolgt die Zusammenfassung aller Meßdaten. Er ist mit einer Datenausgabestation ausgestattet, welche Informationen von detektierten Oberflächenfehlern ausdrückt.

Mit dieser Anordnung läuft nun ein Prüfgang folgendermaßen ab. Die auf Lackfehler zu prüfende Karosserie 6 eines Kraftwagens wird außerhalb des Portals 2 auf den entsprechend weit verfahrbaren Schlitten 5 aufgesetzt, vorzugsweise mit der Frontseite zum Portal hin. Anschließend werden die Beleuchtungseinheiten 3 und Sensoreinheiten 4 sowie der Antrieb für den Schlitten 5 eingeschaltet, worauf sich die Karosserie 6 auf dem Schlitten 5 in das Portal 2 hineinbewegt und dieses mit der Fördergeschwindigkeit des Schlittenantriebs durchläuft. Bei der beschriebenen Ausführungsform beträgt die Fördergeschwindigkeit des Schlittens 5 etwa 50 - 100 mm/sec.

Dabei wandert relativ zur Karosserie 6 das schmale Lichtband, das von den Beleuchtungseinheiten 3 erzeugt wird, über die Oberfläche 12 der Karosserie 6 hinweg und beleuchtet in einem Querschnittsprofil der Karosserie jeweils einen schmalen Streifen von 50 - 100 mm Breite. Die auf dem jeweiligen Querschnittsprofil unter dem Lichtband liegenden Abschnitte der Karosserie-Oberfläche 12 werden von je einer Videokamera 14 der Sensoreinheiten 4 erfaßt.

Die im Schaltschränk 23 angeordneten Kamerechner veranlassen automatisch, daß die ihnen zugeordneten Videokameras jeweils gleichzeitig alle 10 mm des Karosserie-Vorschubes durch das Portal 2 hindurch ein Bild der jeweils erfaßten Karosserie-Oberflächenabschnitte aufnehmen. Bei einer Vorschubgeschwindigkeit im oben erwähnten Bereich (50 - 100 mm/sec) führt dies zu ca. 5 Bildern pro Sekunde. Hat die Karosserie 6 eine übliche Länge von 4 m, so liefert demnach jede Videokamera während des Durchlaufs einer Karosserie durch das Portal 2 schrittweise eine Gesamtzahl von 400 Aufnahmen, d. h. es werden schrittweise 400 Querschnittsprofile zwischen dem frontseitigen und dem heckseitigen Ende der Karosserie 6 abgetastet und aufgezeichnet. Da diese Aufzeichnungen in Schritten von jeweils 10 mm aufeinanderfolgen und das zur Abtastung auf der Karosserie-Oberfläche 12 erzeugte Lichtband eine Breite von 50 bis 100 mm aufweist, ist wegen der im Vergleich zur Breite des Lichtbandes wesentlich geringeren Schrittweite der Aufzeichnungsfolgen sichergestellt, daß kein Abschnitt der

Karosserie-Oberfläche 12 unerfaßt bleibt. Im Gegenteil, die zeitlich aufeinanderfolgenden Bilder der Oberflächenabschnitte überlappen sich in ihrem Bildinhalt jeweils um ca. 70 %.

Um eine aufwendige Belichtungssteuerung in den Objektiven der Videokameras 14 der Sensoreinheiten 4 zu vermeiden, können die Lampen 8 aller Beleuchtungseinheiten 3 gemeinsam derart gesteuert oder geregelt werden, daß die Intensität des von ihnen ausgehenden und von der Oberfläche 12 der Karosserie 6 zurückgeworfenen Lichtes der helleren oder dunkleren Farbe der Karosserie-Lackierung angepaßt wird. Dadurch kann die Intensität des in die Videokameras einfallenden Lichtes in allen Fällen in etwa konstant gehalten werden.

Auf den Monitoren, die auf die Videokameras 14 der Sensoreinheiten 4 aufgeschaltet werden können, erscheinen Fehler auf der Oberfläche der Karosserie 6 entweder als dunkle Stellen im hellen Bild des auf der Karosserie 6 erzeugten Lichtbandes oder als Änderungen in der Kontur des Bildes dieses Lichtbandes. Eine Aufnahme eines solchen Monitorbildes zeigt Fig. 7. Darin ist das Bild des Lichtbandes mit 26 bezeichnet, worin ein Lackfehler als dunkle Stelle 27 erscheint.

Die Daten der von den Videokameras 14 der Sensoreinheiten 4 gleichzeitig aufgezeichneten Teilbilder der einzelnen Oberflächenabschnitte des jeweils erfaßten Querschnittsprofils und die Daten der so erfaßten Bilder der nacheinander unter dem Lichtband hindurchwandernden Querschnittsprofile der Karosserie 6 werden in den Rechnern weiterverarbeitet und zu einem Gesamtbild zusammengesetzt, das von der Datenausgabestation des Rechners 25 beispielsweise als Hardcopy-Ausdruck ausgegeben wird und über etwaige Fehler auf der gesamten Oberfläche der Karosserie 6 und über die Koordinaten dieser Fehlerstellen Aufschluß gibt.

Anhand dieser Informationen können die mit der obigen Anlage detektierten Fehler auf der Oberfläche der untersuchten Karosserie durch das mit der Fehlerbeseitigung beauftragte Personal auch dann leicht aufgefunden und beseitigt werden, wenn die visuelle Erkennung dieser Fehler an sich schwierig ist.

Damit Oberflächenfehler, die auf der Oberfläche 12 der Karosserie 6 im Überlappungsbereich der Videokameras 14 zweier benachbart angeordneter Sensoreinheiten 4 liegen, durch das beschriebene System nicht doppelt gemeldet werden, kann folgendes Verfahren angewendet werden.

Vor der Inbetriebnahme der vorgeschlagenen Anordnung zur Erkennung von Oberflächenfehlern der serienmäßig zu untersuchenden Karosserien eines bestimmten Fahrzeugtyps wird zunächst ein hell-farbiges Karosserie-Muster dieses Fahrzeugtyps nacheinander vorzugsweise an vier Stellen (vorderer Bereich, Türbereich, hinterer Bereich) in

das Portal 2 gestellt und jeweils mit dem von den Beleuchtungseinheiten 3 erzeugten Lichtband beleuchtet. In der ersten dieser vier Positionen werden jeweils die beiden Monitorbilder benachbarter Sensoreinheiten 4 beobachtet, so daß ungefähr in der Mitte des Überlappungsbereiches eine Markierung, z. B. mit schwarzem Filzstift, auf der Muster-Karosserie angebracht werden kann, was auf den Monitorbildern mitverfolgt und kontrolliert werden kann. In dieser Weise werden die Überlappungsbereiche aller Sensoreinheiten L1 2 bis R2 R1 des Portals auf der Muster-Karosserie markiert. Die gleichen Markierungsarbeiten werden in den folgenden zweiten bis vierten Positionen der Muster-Karosserie wiederholt. So erhält man z. B. an jeder Seitenwand der Muster-Karosserie 20 Markierungspunkte, die in 5 Zeilen angeordnet sind. Anschließend werden jeweils von Hand die vier in jeder Zeile angeordneten Markierungspunkte zu einer von vorn nach hinten durchgezogenen schwarzen Linie verbunden, wozu keine besondere Sorgfalt angewendet werden muß. Somit wird die Gesamtfläche des Muster-Karosserie an den beiden Seitenflächen und an den Dach- und Haubenflächen mit insgesamt 16 von vorn nach hinten verlaufenden Markierungslinien überzogen. Diese so markierte Muster-Karosserie wird nun aus dem Portal 2 herausgefahren und anschließend erneut in das Portal 2 eingeführt und in einem regulären Prüfgang, wie er oben beschrieben wurde, durch das Portal 2 hindurchgeführt.

Ein spezielles Inbetriebnahmeprogramm der Rechner erkennt nun in jedem Bild, das von den Sensoreinheiten 4 erzeugt wird, maximal 2 Markierungslinien und legt damit jeweils exakt den Meßbereich jeder Sensoreinheit 4 an jeder Stelle der Karosserie-Oberfläche des durch die markierte Muster-Karosserie repräsentierten Fahrzeugtyps fest.

Der Meßbereich der Videokameras 14 von jeweils zwei benachbart angeordneten Sensoreinheiten 4 wird also mit diesem Inbetriebnahmeprogramm so beschränkt, daß der Meßbereich der einen Kamera unterhalb und der Meßbereich der anderen Kamera oberhalb ein und derselben Markierungslinie bleibt.

Nach diesem Inbetriebnahmeprogramm kann die reguläre Untersuchung der serienmäßig vom Montageband kommenden Karosserien des betreffenden Fahrzeugtyps aufgenommen werden, wie dies oben beschrieben wurde. Wegen der mittels der Muster-Karosserie durchgeführten Begrenzung der an sich überlappenden Meßbereiche der Videokameras unterbleibt eine doppelte Fehlererfassung, ohne daß die mit der vorgeschlagenen Anordnung serienmäßig geprüften Karosserien erneut markiert werden müssen.

Die nach dem oben beschriebenen Verfahren

markierte Muster-Karosserie dient somit zum Referieren der Anlage und wird für eventuelle spätere Nachjustierungen aufbewahrt.

Selbstverständlich ist es erforderlich, für jeden Fahrzeugtyp, der sich hinsichtlich der Gestaltung seiner Karosserie von anderen Fahrzeugtypen unterscheidet, eine eigene Muster-Karosserie zu schaffen und die Anlage mittels des jeweiligen Inbetriebnahmeprogramms softwaremäßig darauf einzustellen.

Anstatt den beweglich gelagerten Schlitten 5 mit der Karosserie 6 durch das feststehende Portal 2 hindurchzuführen, kann auch die Karosserie 6 ortsfest bleiben und das Portal 2 nach Ausstattung mit einem Schienenfahrwerk über die Karosserie 6 hinwegbewegt werden. Wesentlich ist nur, daß zwischen der Karosserie 6 und dem Portal 2 mit den Beleuchtungseinheiten 3 und den Sensoreinheiten 4 eine Relativbewegung stattfindet.

Mit der vorgeschlagenen Anlage können auch die Front- und Heckseiten der Karosserie von Fahrzeugen auf Oberflächenfehler untersucht werden, wenn hierfür zusätzliche und geeignet angeordnete Sensoreinheiten vor bzw. hinter dem Portal 2 vorgesehen werden.

Schließlich eignen sich das erfindungsgemäße Verfahren und die erfindungsgemäße Vorrichtung bei entsprechender Anpassung auch zur Erkennung von Fehlern an Oberflächen anderer industriell hergestellter Gegenstände, beispielsweise von Gegenständen aus Flach- oder Hohlglas, Keramik, Kunststoff, etc. oder von Küchengeräten und sonstigen Gebrauchsgütern, von denen der Erwerber oder Benutzer einwandfreie Oberflächen erwartet.

Ansprüche

1. Verfahren zur Erkennung von Fehlern auf der Oberfläche eines Gegenstandes, vorzugsweise zur Erkennung von Lackfehlern auf der Oberfläche einer Kraftfahrzeug-Karosserie, bei dem auf der Oberfläche mittels eines Beleuchtungssystems ein Lichtstreifen erzeugt und dieser durch eine Relativbewegung zwischen dem Beleuchtungssystem und der Oberfläche über diese hinweggeführt wird, dadurch gekennzeichnet, daß streifenförmige Abschnitte der Oberfläche des Gegenstandes jeweils im Bereich des Lichtstreifens schrittweise aufgezeichnet werden, wobei die Schrittweite der aufeinanderfolgenden Aufzeichnungen kleiner ist als die Breite des Lichtstreifens.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Fehlererkennung durch Detektierung von Intensitäts- oder Konturenänderungen im aufgezeichneten Bild des auf der Oberfläche erzeugten Lichtstreifens erfolgt.

3. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die vom Beleuchtungssystem ausgehenden und auf die Oberfläche auftreffenden Lichtstrahlen und die von ihr zurückgeworfenen und die Bildaufzeichnung bewirkenden Lichtstrahlen einen verhältnismässig kleinen Einfallsbzw. Reflexionswinkel bilden.

4. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufzeichnungen mittels eines optoelektronische Wandler enthaltenden Aufzeichnungssystems erfolgen.

5. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufzeichnungen unter Zwischenschaltung einer Abtasteinheit erfolgen, welche derart gesteuert wird, daß sie die Relativbewegung zwischen der Oberfläche und dem Aufzeichnungssystem während der Aufzeichnung und oder von Aufzeichnungsschritt zu Aufzeichnungsschritt eintretende Winkeländerungen in der Topografie der Oberfläche ausgleicht.

6. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Fördergeschwindigkeit des zu prüfenden Gegenstandes bzw. des Aufzeichnungssystems erfaßt und Schwankungen derselben durch die Abtasteinheit ausgeglichen werden.

7. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das streifenförmige Reflexionsbild der Oberfläche in mehrere Unterabschnitte aufgeteilt wird, die von je einer Sensoreinheit des Aufzeichnungssystems jeweils gleichzeitig aufgezeichnet werden.

8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Aufnahmebereiche der Sensoreinheiten überlappen.

9. Verfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Aufzeichnungsbereiche der Sensoreinheiten durch ein mittels Markierungslinien gekennzeichnetes Referenzmuster des Prüfgegenstandes eingestellt werden.

10. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die durch die Aufzeichnungen entstehenden Teilbilder durch Rechnermittel zu einem Gesamtbild zusammengesetzt werden.

11. Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Beleuchtungssystem mindestens eine Beleuchtungseinheit (3) mit einem Lichtaustrittsfenster (10) und das Aufzeichnungssystem mindestens eine Sensoreinheit (4) mit einem Lichteintrittsfenster (19) aufweisen und daß Lichtaustrittsfenster (10) und Lichteintrittsfenster (19) eng benachbart angeordnet sind.

12. Vorrichtung nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß die Beleuchtungseinheit (3) eine Lampe (8) und einen Reflektor (9) umfaßt, der in der einen Richtung als Spiegel und in der anderen Richtung als Diffusor wirkt.

13. Vorrichtung nach Anspruch 11 oder 12, dadurch gekennzeichnet, daß das Beleuchtungssystem mehrere Beleuchtungseinheiten (3) umfaßt, die ein durchgehendes Lichtband erzeugen.

14. Vorrichtung nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß das Lichtband den Prüfgegenstand (6) zumindest teilweise umgibt.

15. Vorrichtung nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß das Lichtband dem Querschnittsprofil des Prüfgegenstandes (6) zumindest näherungsweise angepaßt ist.

16. Vorrichtung nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß die Beleuchtungseinheiten (3) ein Portal (2) bilden, das den Prüfgegenstand (6) überspannt.

17. Vorrichtung nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß die Beleuchtungseinheiten (3) in ihrer Lichtintensität gemeinsam steuerbar sind.

18. Vorrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Sensoreinheit (4) eine Videokamera (14) und eine Abtasteinheit (16) umfaßt, die mit einem beweglichen Spiegel (18) zwischen dem Lichteintrittsfenster (19) und der Videokamera (14) angeordnet ist.

19. Vorrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Sensoreinheit (4) ein Rechner zugeordnet ist, der die Abtasteinheit (16) derart steuert, daß die Relativbewegung zwischen dem Prüfgegenstand (6) und der Sensoreinheit (4) während der Bildaufzeichnung und/oder von Aufzeichnungsschritt zu Aufzeichnungsschritt eintretende Winkeländerungen in der Topografie der Oberfläche (12) des Prüfgegenstandes (6) ausgeglichen wird.

20. Vorrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Aufzeichnungssystem mehrere Sensoreinheiten (4) umfaßt, deren Aufzeichnungsbereiche sich aneinander anschließen.

21. Vorrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Rechner der Sensoreinheiten (4) an einen weiteren Rechner (25) angeschlossen sind, der ein Gesamtbild der mit den einzelnen Sensoreinheiten (4) aufgezeichneten Einzelbilder erstellt.

Fig.1

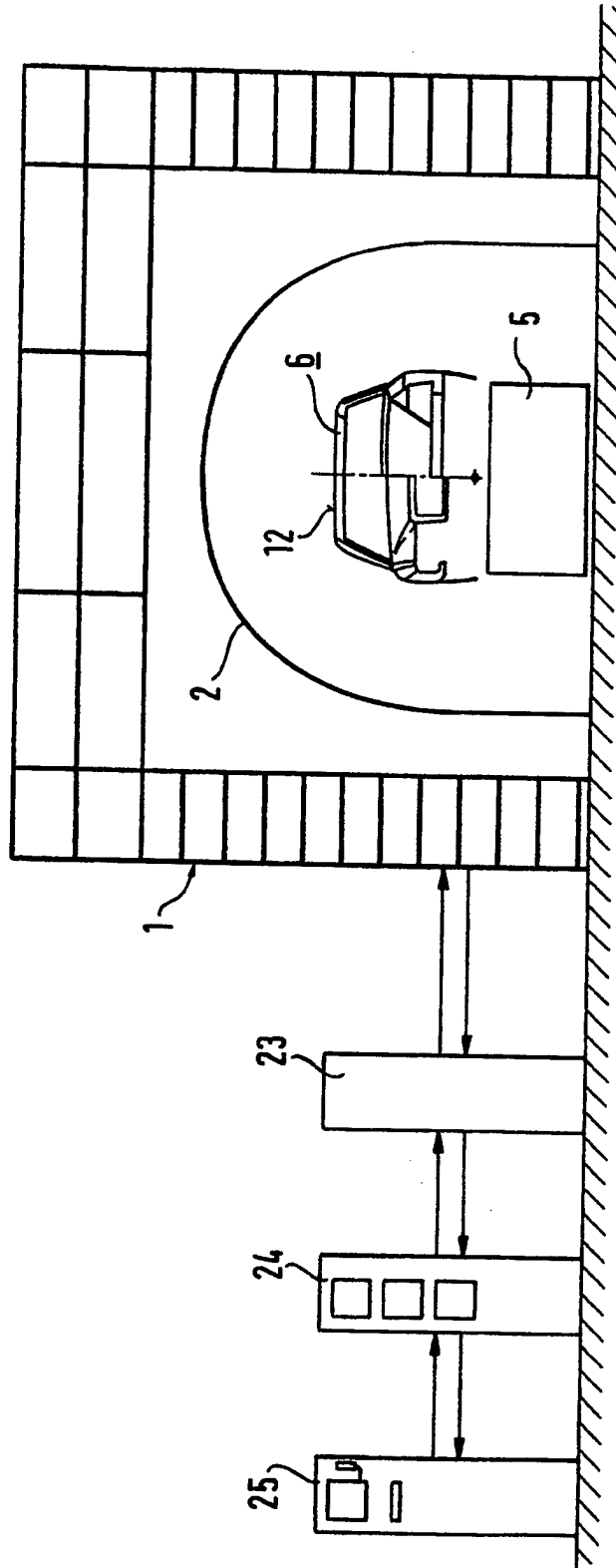


Fig. 2

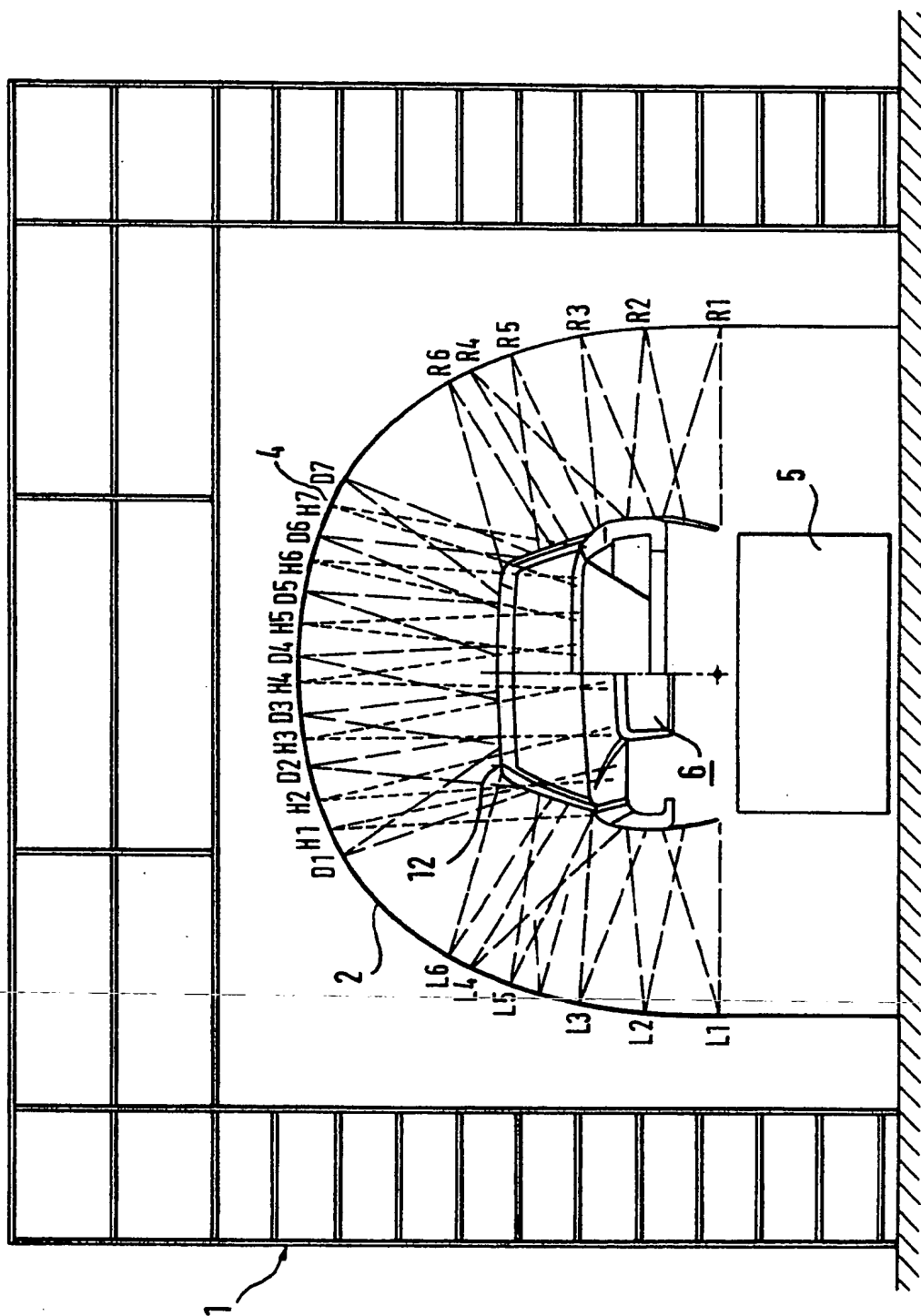


Fig. 3

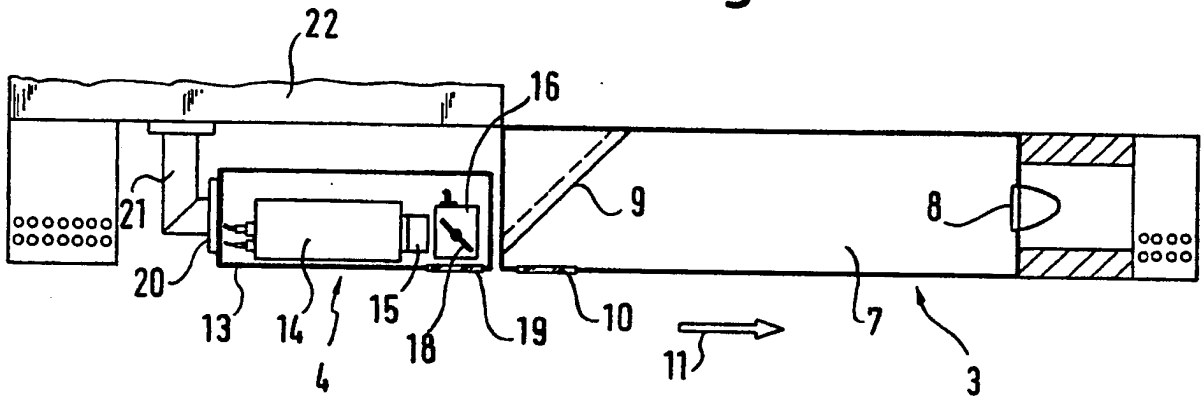


Fig. 4

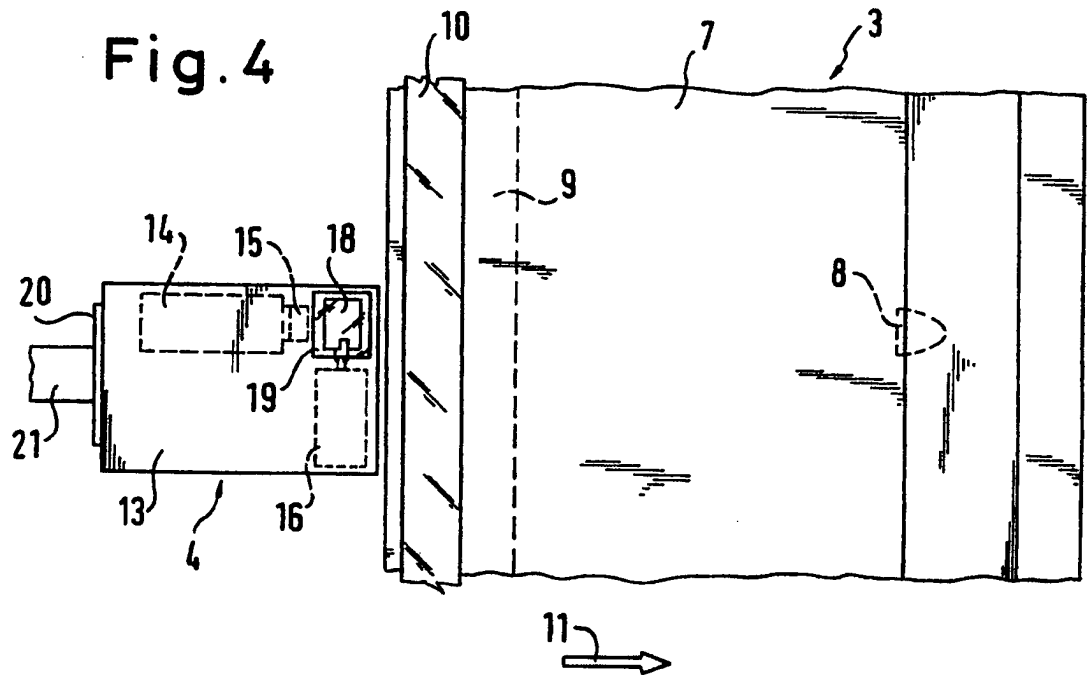


Fig. 5

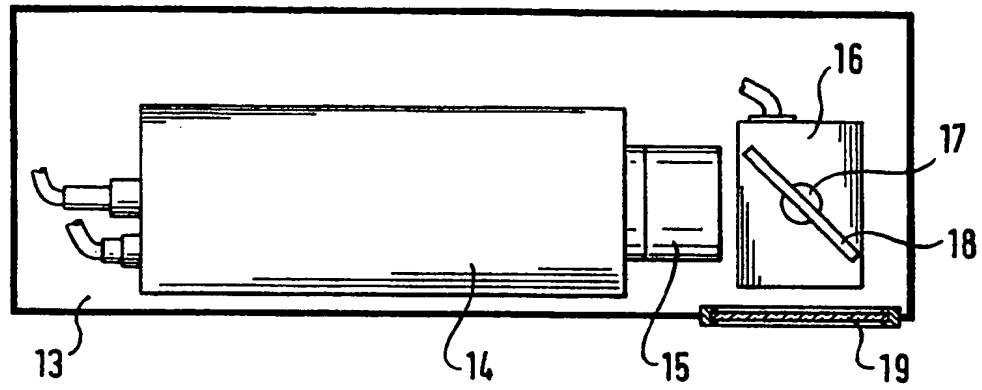


Fig. 6

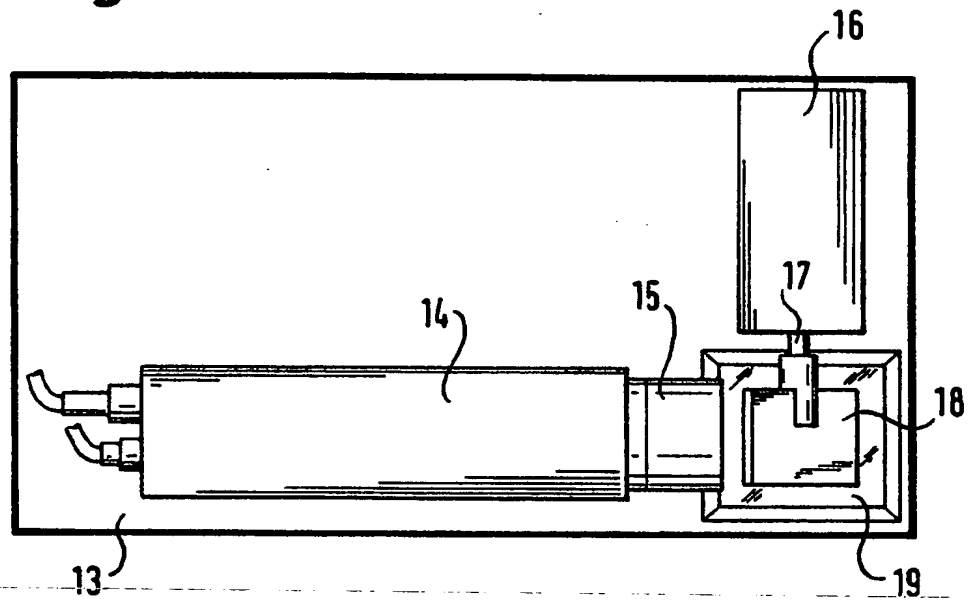


Fig. 7

